

Cliëntenbelang Amsterdam

Ingewikkelde regelingen doelgroepenvervoer en toegankelijkheid OV

Er zijn veel vervoersregelingen voor mensen met een beperking en/of chronische ziekte. Het aanbod en de wijze waarop het georganiseerd is, is versnipperd, evenals de voorwaarden, financiering, formele verantwoordelijkheid en de uitvoering ervan. Een aantal regelingen bestaat omdat het reguliere (openbaar) vervoersaanbod onvoldoende toegankelijk, bereikbaar en geschikt is, terwijl de regelingen onvoldoende aansluiten op de behoefte van gebruikers. (er zijn mensen die binnen één gemeente van 3 of meer regelingen gebruik moeten maken). Dit is niet nieuw, er zijn diverse onderzoeken aan gewijd en er is geëxperimenteerd met.

Bezuinigingen op zowel het OV (opheffen van haltes, lijnen) als de druk op de middelen voor WMO en Jeugdwet verkleint de mobiliteit van mensen met een beperking, vergroot de druk op het eigen (mantelzorg)netwerk en het vergroot vervoersarmoede.

In Amsterdam is recent besloten tot een kilometerlimitering voor een deel van de gebruikers van Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) waartegen geen formeel bezwaar gemaakt kan worden; er is geen beschikking voor afgegeven. Mensen die voor bijvoorbeeld vrijwilligerswerk, familiebezoek of mantelzorg gebruik maken van WMO vervoer omdat er bestemmingen tot 25 km buiten Amsterdam zijn die niet met OV bereikt kunnen worden, zijn snel door hun kilometers heen.

Gevraagde oplossing: versimpel de regelingen en stel de reiziger met een beperking centraal; stel duidelijker eisen aan toegankelijkheid van het OV en verantwoordelijkheid voor de regie en zorg voor aansluiting van doelgroepenvervoer op OV.

Gebruik van de Europese Gehandicapten Parkeerkaart ([GPK](#)).

De GPK geeft inwoners met een beperking uit de EU die (via een indicatie) een GPK hebben gekregen, het recht om te parkeren op Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen en op specifieke kenteken gebonden gehandicaptenparkeerplaatsen. De GPK moet daarvoor zichtbaar op het dashboard worden neergelegd.

Voor de aanleg van deze parkeerplaatsen zijn wegbeheerders (meestal gemeenten) verantwoordelijk, evenals aanvullende voorwaarden en mogelijkheden zoals venstertijden, parkeertarieven (gratis of gereduceerd) of, zoals in Amsterdam een fiscale regeling om ook gratis op gewone parkeerplaatsen te parkeren. Landelijk bindende regels (over locaties, aantal en afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen) ontbreekt, laat staan regie terwijl het om een Europese kaart gaat die gelijke mogelijkheden en voorwaarden suggereert.

Gevolg: diefstal van en fraude met de GPK; door onduidelijkheid ook onbedoeld of onrechtmatig gebruik van de GPK. Rechtmatige gebruikers hebben een 'speurboekje' nodig om per gemeente te weten wat de voorwaarden zijn, of en waar er plekken (beschikbaar) zijn, zeker in grote steden die steeds vaker autoluw of zelfs autovrij worden gemaakt.

Oplossingen: digitalisering van de kaart, harmonisering van de regels, bindende voorwaarden aan beschikbaarheid van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij bestemmingen; ook voor commerciële aanbieders van parkeerfaciliteiten.

NB: een aantal gemeenten is hiermee bezig; de regie vanuit het Rijk ontbreekt.